

# Els camins de ferro

*Fins a l'aparició massiva dels mitjans de transport per carretera, el tren tingué una importància capital per al Berguedà. Ara, últimament, s'ha tornat a parlar d'un vell projecte consistent en construir un túnel per fer arribar el tren a la Cerdanya.*

Seguint el curs de la història de les comunicacions, l'any 1879 es projectà la unió de Manresa i Berga mitjançant un ferrocarril. Per això es creà la companyia del *Tramvia o Ferrocarril Econòmic Manresa-Berga* a la qual li fou donada la concessió de la línia Manresa-Olvan (Berga), el 7 de maig de 1881. La longitud del trajecte era de 49,5 qum i l'amplada de la via, era d'un metre. Aquesta obra s'efectuà en diferents etapes que es posaren en servei en les dates següents:

17 de desembre de 1884: tram de Manresa-Alta a Sallent, de 15 qum.

20 de setembre de 1885: tram de Sallent a Puig-reig, de 19 qum.

9 d'abril de 1887: tram Puig-reig a Olvan (Berga), de 12,4 qum.

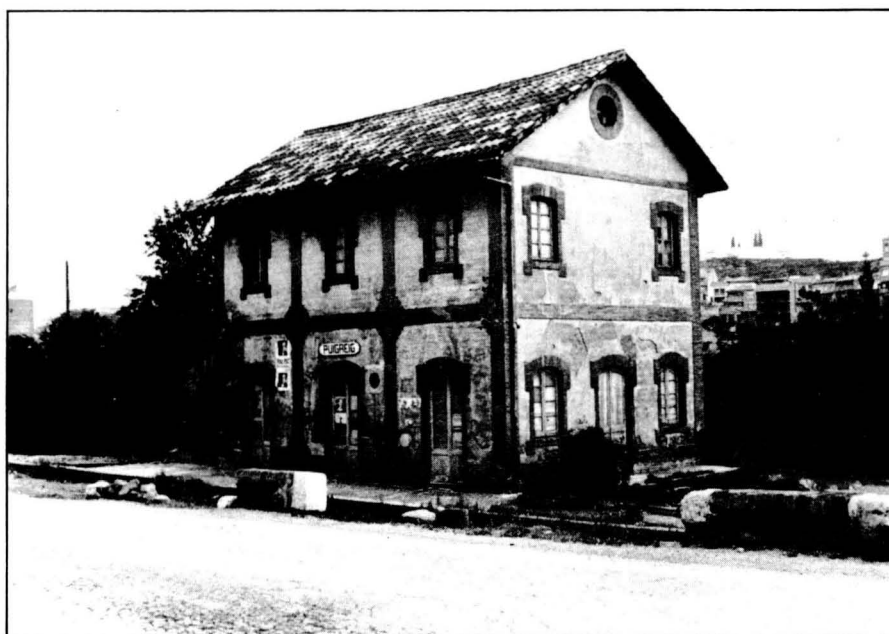
21 de gener de 1890: tram de Manresa-Alta a Manresa-Nord; amb aquesta prolongació es varen enllaçar el *Ferrocarril Econòmic* i la línia de Barcelona a Saragossa de la *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España*.

El dia 4 de gener de 1903, i per un període de 99 anys, s'atorgà al Tramvia o Ferrocarril Econòmic Manresa-Berga, la concessió de la línia fins a Guardiola-Bagà, amb un recorregut de 21,3 qum. Aquest tros s'inaugurà el dia 21 de novembre de 1904.

L'any 1910, en el mes d'agost, l'Estat atorgà a la Companyia de Ciments Asland, la concessió de servei públic del seu carrilet. El 1911 ja era enllestida la col·locació de la via entre Guardiola i la Pobla. Finalment, la inauguració oficial s'efectuà el dia 1 d'agost de 1914, data de l'inici de la 1.<sup>a</sup> Guerra Mundial. Així el Tramvia o Ferrocarril Econòmic Manresa-Berga, tenia enllaç fins el Clot del Moro (Castellar de N'Hug).

**Traçat i estacions del T.F.E. Manresa-Berga.**

La primera estació era Manresa-Alta, tot i que, com hem dit abans, més tard la línia obrí un baixador a la vora



Estació de Puig-reig.

VILADÉS

del Passeig de Pere III, i una estació anomenada Manresa-Riu, al peu del Cardener (suprimida el 24-1-1939).

El tren seguia per aquestes poblacions: Santpedor, Sallent (amb dues parades), Vilaforns, Balsareny, La Rabella, Navàs, l'Ametlla de Merola, Cal Vidal, Puig-reig (amb dues parades), Cal Prat, Viladomiu Vell, Gironella, Olvan-Berga, La Baells, Cercs, Fígols-Les Mines i Guardiola. Durant aquest trajecte el ferrocarril pujava des dels 244 m de Manresa fins els 715 de Guardiola. De Manresa a Olvan, les obres d'infraestructura no eren gaire importants, tot i que podem esmentar els viaductes del Coll de l'Alba i el de Clarà, i un túnel curtet entre Viladomiu Nou i Viladomiu Vell. Les corbes eren sovintejades i moltes tenien un radi molt reduït. El perfil tenia costes del 33 per cent i pendents del 20.

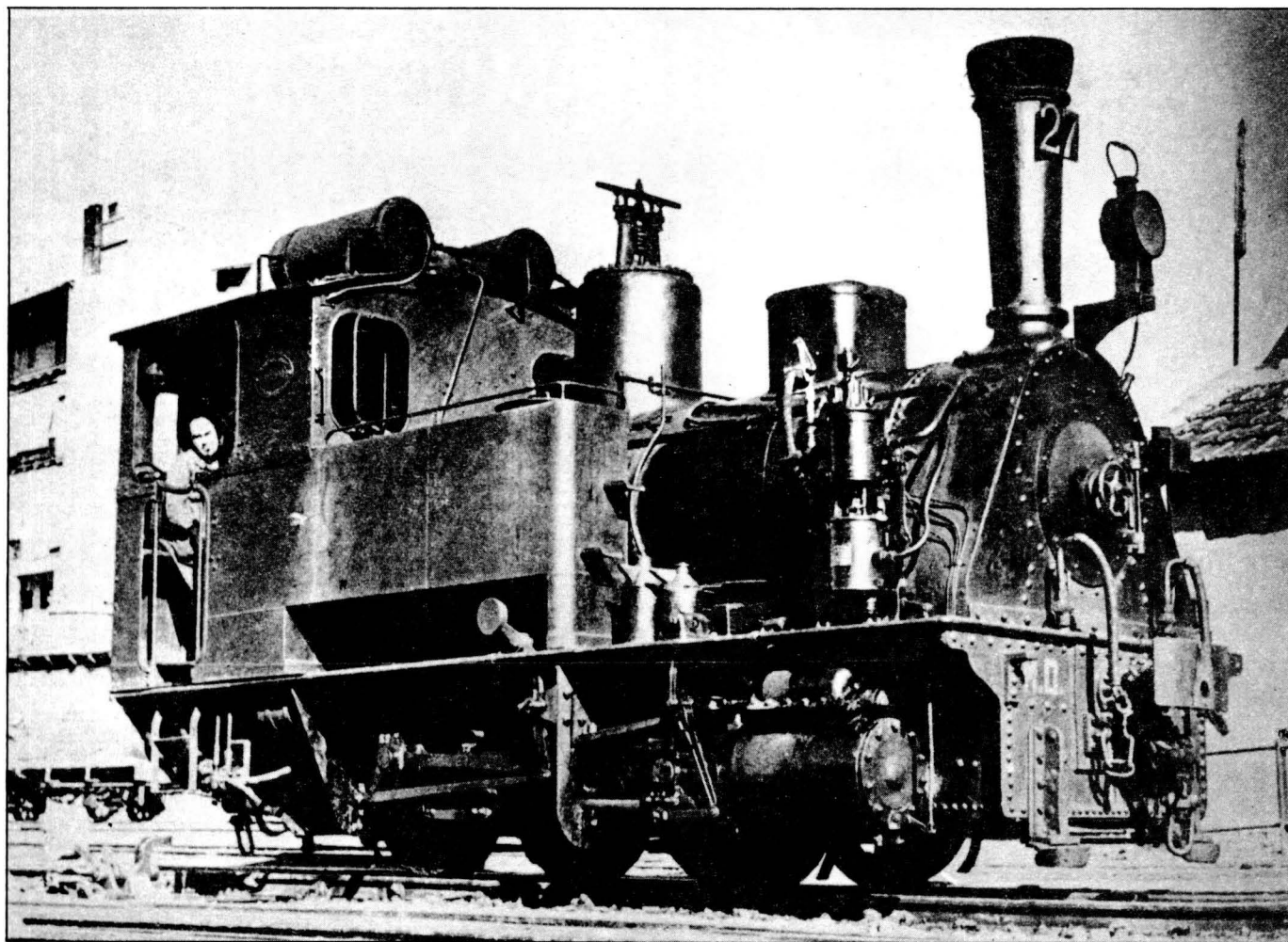
El tram d'Olvan a Guardiola, degut a les característiques del terreny, tenia un traçat una mica més complicat, que suposava el pas de cinc túnels i travessar el riu unes set vegades, amb l'existència de nombrosos passos a nivell.

Amb tot, les corbes eren de radi més ample i les costes no sobrepassaven del 25 per cent.

## De Guardiola al Clot del Moro

Des dels inicis de la construcció de la fàbrica de ciment de l'Asland (1901-1902), una via uní la Pobla amb el Clot del Moro. Els vagons eren arrossegats per un "locomòbil" (mòbil), aparell amb tres rodes i una caldera posada verticalment. A principis de 1908 fou substituït per les locomotores de vapor.

El dia 1 de novembre de 1908, el Rei Alfons XIII visità el Clot del Moro, fent el viatge des de la Pobla a la fàbrica amb el carrilet, format per dos combois de jardineres. Aquest fou el primer recorregut públic del qual es té constància. Com ja hem dit el dia 1 - 8 -1914 el carrilet uní el Clot del Moro amb Guardiola. El recorregut era de 12 qum, amb tres parades intermèdies: la Pobla-estació, la Pobla-abaiador i Riutort-Gavarrós. L'amplada dels rails era de 600 mm, essent aquest



Màquina de tren model "Berga".

ARXIU

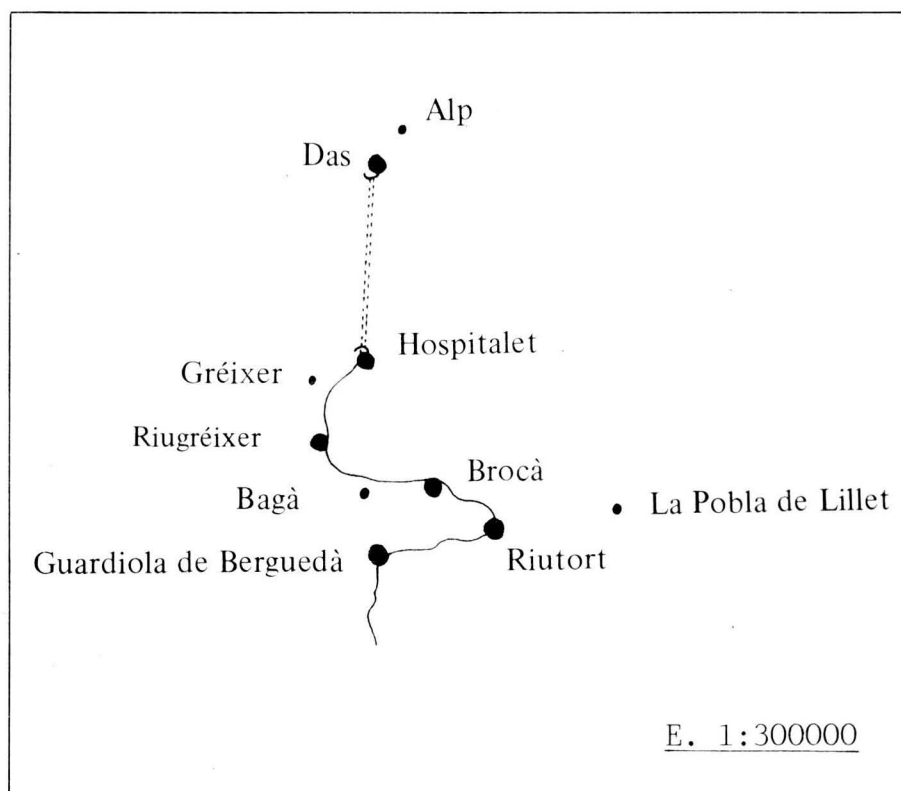
el ferrocarril més estret de tot l'estat.

## Funcionament i material mòbil

El 14 de juliol de 1919 es constituí la Cia. Gral. dels FF. CC. Catalans per integració de les societats: F. C. Central Català o F. C. Econòmic d'Igualada a Martorell i la Cia. de los Caminos de Hierro del Nordeste de España o Cia. del Ferrocarril de Barcelona a Martorell. Amb la societat Tramvia o Ferrocarril econòmic de Manresa a Berga s'hi establí un acord d'exploració de les seves línies.

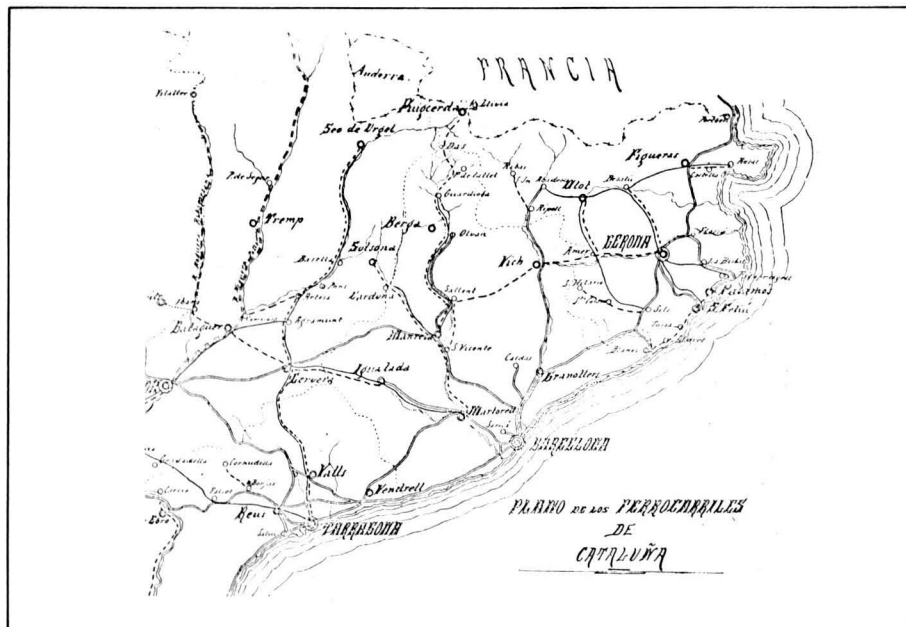
Els cotxes de viatgers més antics, que varen servir fins els anys vint tenien els compartiments separats, comunicant-se per mitjà d'uns estreps exteriors. Feien sis metres de llargada, tenien fre de cargol, llums d'oli i calefacció amb calorífics portàtils d'aigua calenta. Més endavant van circular cotxes més moderns com ara el "Central Catalán", "Nordeste" i "Catalanes", amb fre automàtic, llum elèctrica i calefacció a base de vapor.

Per al transport de mercaderies hi havia vagons tancats, de vora alta, gà-



Plànol del recorregut de Guardiola a Das.

ARXIU



Mapa dels Ferrocarrils de Catalunya, publicat al diari del Comerç el 24 de març de 1893. ARXIU



L'últim trajecte del tren d'Olván a Guardiola, l'any 1972.

ARXIU

bies, plataformes, etc, amb una longitud de sis metres i una càrrega màxima de 10.000 qus. El rodatge era de dos eixos i el fre de cargol.

Les màquines eren conegudes amb el nom de "tipus Berga" (Bergues), numerades correlativament del 27 al 42 excepte la 30 i 40. Feien 6,870 m. de longitud, tenien tres eixos acoplats i una potència d'arrossegament, en les costes més fortes de 80 Tm.

## Parc mòbil i treballadors del carrilet de l'Asland

El material constava de sis locomotores, numerades de la 11 a la 16. Les quatre primeres eren unes Orenstein & Kopel i arrossegaven 35 Tm, desenvolupant una força de 50 C.V. La 15, una Henschel adquirida en lot amb els

set vagons de vora alta, al Sservei Ferroviari de l'Exèrcit de l'Àfrica, després de la Guerra Civil, arrossegava 60 Tm, desenvolupant una potència de 75 C.V. Finalment, la 16, que fou la darrera que s'adquirí, el 15 - 8 - 1956, era una Jung, que tibia 65 Tm, amb una potència de 75 C.V. El pes d'aquestes màquines, de fabricació alemanya, oscil·lava entre les 9 i 11 Tm, essent el seu rodatge 0-2-0.

La resta de material mòbil era format per: dos cotxes mixtes, correu-viatgers; quatre cotxes de 2.<sup>a</sup> i 3.<sup>a</sup> classe mixta; una jardinera; un cotxe de 3.<sup>a</sup>; vint vagons de vora alta, amb capacitat per a deu Tm de càrrega; dues vagonetes i una aranya per al servei de manteniment de la via.

La Companyia Asland va arribar a

tenir empleats: un inspector, quatre caps d'estació, sis guardafrens, tres parelles (maquinista-fogoner) i dues brigades de peons per a les reparacions i manteniment de la línia. Si hi afegim els oficinistes, s'arriben a comptabilitzar uns trenta-cinc treballadors.

## Desaparició del ferrocarril

El primer tren en desaparèixer fou el del Clot del Moro a Guardiola, el 15 d'octubre de 1963. L'any 1972 es tancà el tram Olvan-Guardiola i, el 1973, la resta fins a Sallent. Des d'aquesta població fins a Manresa encara avui hi transita el tren que transporta potassa fins a Barcelona.

L'aparició del transport massiu per carretera i la progressiva implantació de medis energètics diferents al carbó, feren recular la importància de les mercaderies. També hi influí la construcció de la presa de La Baells.

Des de fa un temps hom parla (i la Generalitat sembla que hi està treballant) de la possibilitat de tornar a endegar el ferrocarril fins al Berguedà, per continuar vers la Cerdanya a través d'un túnel. Si això fos veritat i es tirés endavant, hauríem de donar la raó al Sr. Pere Pujol i Thomàs que, en un article aparegut a "El Bergadán" número 842, Berga, 22 - 4 - 1893, proposava, en resposta a l'enginyer Sr. Suñol, el trajecte que ara sembla que caldria construir.

## BIBLIOGRAFIA

Aquest article ha estat elaborat a partir dels següents llibres i revistes especialitzats en la temàtica dels ferrocarrils.

MARISTANY, M. *Carrilets de España y Portugal*. Vol. 1 - Ed. Casademont. Barcelona, 1974.

UBACH I SOLER, T. M. *El ferrocarril. La xarxa catalana*. Ketres ed. Col. "El Ventall", Barcelona, 1984.

*Ferrocarril*, revista tècnica mensual. N.ºs 9 i 10 - 1981. Articles signats per Miquel Palou i Josep Quitet i Torner.

*L'Erol*, n.º 3 - Història Gràfica del Berguedà: Un carrilet de juguina, per Eduard Pujals. Desembre 1982.

**Redacció**, amb la col·laboració del Sr. Eduard Pujals, estudiós dels Ferrocarrils.

